

Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 31 370.2

Anmeldetag: 11. Juli 2003

Anmelder/Inhaber: ZF Friedrichshafen AG, Friedrichshafen/DE

Bezeichnung: Automatgetriebe mit einem hydraulisch betätigbaren Schaltglied

IPC: F 16 H, F 16 D

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 11. August 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Automatgetriebe mit einem hydraulisch betätigbaren Schalt-
glied

5 Die Erfindung betrifft ein Automatgetriebe mit wenigstens einem hydraulisch betätigbaren und als Getriebebremse oder Getriebekupplung ausgebildeten Schaltglied gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Es ist bekannt, dass in Stufenautomatgetrieben mit Planetenradsatzsystemen Lamellenkupplungen und Lamellenbremsen zum Schalten der einzelnen Gangstufen verwendet werden. Zu deren Betätigung werden druckmittelbetreibbare Kolben-Zylinder-Anordnungen genutzt, deren Druckmittelversorgung über eine Steuerungs- und Regelungseinrichtung gesteuert wird.

Derartige Getriebeschaltglieder haben neben einigen Vorteilen aber den Nachteil, dass diese auch im nicht geschalteten Zustand aufgrund der Relativdrehung zwischen den Stahl- und den Belaglamellen eine vergleichsweise hohe Verlustleistung aufweisen. Diese Verlustleistung kann nur dadurch reduziert werden, indem zwischen den Stahl- und den Belaglamellen ein möglichst großer Abstand eingestellt wird, der sich zu dem sogenannten Lüftspiel aufsummiert.

Dieses notwendige Lüftspiel wird in der Regel durch eine in Öffnungsrichtung des Betätigungskolbens Schaltgliedes wirkende Rückstellfeder eingestellt. Dadurch wird jedoch der Nachteil erzeugt, dass die Kolben-Zylinder-Anordnung um die Rückstellfederkraft größer zu dimensionieren ist, und dass bei einer Beaufschlagung des Betätigungskolbens mit einem Kupplungsschließdruck zunächst der Betätigungsweg des

Lüftspiels in einer Vorbefüllphase überbrückt werden muss, bevor die Lamellen in Krafteingriff gelangen. Bei typischen Automatgetrieben vergeht zur Überwindung dieses Lüftstellweges ein Zeitraum von ca. 200 ms, welcher insbesondere von Fahrern sportlicher Fahrzeuge als lang empfunden wird. Insbesondere bei Fahrzeugen mit Automatgetrieben mit sequentiellen Schaltvorrichtungen, bei denen die Getriebegänge des Automatgetriebes manuell mittels eines Tipp-Schalters schaltbar sind, werden diese Schaltverzögerungen als Reaktionszeitverzug bemängelt.

Es wurde daher im Stand der Technik vorgeschlagen, von manuellen Vorgelegegetrieben bekannte Lamellenkupplungen mit Schaltmuffen und Synchronisierungsvorrichtungen zu nutzen, mittels derer die Lamellenkupplung im offenen Zustand sauber und schleppmomentfrei von denjenigen drehenden Getriebebauteilen freischaltbar ist, mit denen diese im zugeschalteten Zustand verbunden ist.

Dies ist zudem mit dem Vorteil verbunden, dass der Betätigungskolben dann kein Lüftspiel benötigt und auf eine Rückstellfeder verzichtet werden kann. Vorteilhafterweise tritt die vorgenannte Todzeit bei einem Übersetzungsänderungsvorgang von bis zu 200 ms dann nicht mehr auf.

Die Überwindung der Differenzdrehzahl zwischen dem drehenden Getriebebauteil und dem anzutreibenden Bauteil des Getriebeeschaltgliedes beim Zuschalten desselben erfolgt zunächst mittels der Synchronisierungsvorrichtung, um daran anschließend durch eine axiale Verschiebung einer Schiebemuffe eine solche formschlüssige Verbindung zwischen den genannten Bauteilen herzustellen, dass über diese Schiebemuffe das Antriebsmoment übertragen werden kann. Nachdem

der beschriebene Drehzahlausgleich hergestellt und die Schiebemuffenverbindung hergestellt wurde, erfolgt die für den Getriebebeschaltvorgang übliche Gang- und Lastsynchronisierung mittels Anpressen des auf die Kupplungslamellen wirkenden Kupplungskolbens.

Vor diesem Hintergrund ist aus der DE 100 40 116 A1 ein Getriebe bekannt, bei dem zwischen einem Innenlamellenträger einer Lamellenbremse und einem Planetenträger eines Planetenradsatzes eine Formschlussskupplung vorgesehen ist. Diese Formschlussskupplung ist bei geöffneter Lamellenbremse zur Abkopplung von Getriebebauteilen von der Lamellenbremse geöffnet, um nachteilige Schleppmomente zu reduzieren.

Liegt eine Anforderung zum Schließen der Lamellenbremse vor, wird die Formschlussskupplung von einem Axialkolben kraftfrei geschlossen, so dass die Getriebebauteile beziehungsweise der Planetenträger und die damit verbundenen Getriebebauteile an einen Innenlamellenträger der Lamellenbremse angekoppelt sind.

Anschließend wird ein Lamellenpaket der Lamellenbremse durch den Axialkolben mit einer einstellbaren Schließkraft beaufschlagt, so dass über die Druckbeaufschlagung des Axialkolbens eine weiche und kontinuierliche Steigerung des Bremsmomentes durchgeführt werden kann und kein nennenswerter Einkuppelruck auftritt.

Nachteilig bei diesem Getriebe ist jedoch, dass ein Schließen der Formschlussskupplung zwischen dem Innenlamellenträger der Lamellenbremse und dem Planetenträger des Planetenradsatzes nur bei Drehzahlgleichheit von Innenla-

mellenträger und Planetenträger komfortabel durchführbar ist.

5 Liegt dagegen zwischen dem Innenlamellenträger und dem Planetenträger eine Drehzahldifferenz vor, so ist ein Einrücken der Formschlusskupplung nicht oder nur unter hohem Kraftaufwand und gleichzeitiger hoher Geräuscentwicklung möglich.

15 Um den Kraftaufwand sowie eine beim Schließen der Formschlusskupplung auftretende Geräuscentwicklung zu minimieren, ist es jedoch notwendig, dass sich der Innenlamellenträger sowie der Planetenträger im Stillstand befinden, wodurch der Einsatzbereich dieses Systems deutlich eingeschränkt ist.

20 Darüber hinaus ist aus der nicht vorveröffentlichten DE 102 44 523 A1 ein Getriebe bekannt, mit dem die vorgenannten Nachteile vermieden werden sollen. Nach diesem Stand der Technik wird vorgeschlagen, ein Getriebe mit einer zusätzlichen Synchronisationseinrichtung auszustatten, mittels der eine Kupplungseinrichtung vor deren Schließen durch Formschluss drehzahlbezogen synchronisiert wird. Auf diese Weise ist es möglich, dass die Kupplungseinrichtung
25 mit geringem Kraftaufwand sowie ohne eine störende Geräuscentwicklung geschlossen werden kann.

30 Wenngleich das letztgenannte Getriebe einen deutlichen Fortschritt gegenüber dem erstgenannten Stand der Technik darstellt, so gibt es dennoch weiteren Verbesserungsbedarf. Nachteilig bei beiden Betätigungsanordnungen ist nämlich, dass der Betätigungskolben für die Lamellenkupplung sowohl bei einem Schließ- als auch bei einem Öffnungsvorgang einen

vergleichsweise großen Stellweg absolvieren muss, was sich in einem etwas längeren Zeitraum bemerkbar macht, der zur Durchführung eines Übersetzungsänderungsvorgangs des Getriebes benötigt wird. Dies ist vor allem dadurch bedingt, dass der Betätigungskolben zunächst den Synchronisationsweg der Synchronisationsvorrichtung überwinden muss, bevor durch weitere Kolbenbetätigung das Lammellenpaket in Schließ- oder Öffnungsrichtung belastbar beziehungsweise entlastbar ist.

Vor diesem Hintergrund ist es daher die Aufgabe an die Erfindung, ein gattungsgemäßes Automatgetriebe mit wenigstens einem als Getriebekupplung oder Getriebebremse ausgebildeten Getriebeeschaltglied mit einer Synchronisationsvorrichtung vorzustellen, welches schneller als diejenigen gemäß dem Stand der Technik betätigbar ist.

Die Lösung dieser Aufgabe ergibt sich aus den Merkmalen des Hauptanspruchs, während vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung den Unteransprüchen entnehmbar sind.

Der Erfindung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass eine von der Druckbeaufschlagung der Schaltgliedlamellen unabhängige Betätigung der Synchronisationsvorrichtung eines solchen Schaltgliedes einen spürbaren Zeitgewinn bei der Durchführung eines Übersetzungsänderungsvorgangs ermöglicht.

Erfindungsgemäß verfügt daher das Fahrzeugautomatgetriebe über wenigstens ein als Getriebebremse oder Getriebekupplung ausgebildetes Schaltglied mit einem Innenlamellenträger und einem Außenlamellenträger, auf denen je-

weils drehfest und axial verschieblich Innenlamellen beziehungsweise Außenlamellen derart wechselweise hintereinander angeordnet sind, dass durch diese ein Lamellenpaket gebildet ist. Einer der beiden Lamellenträger ist dabei mit relativ zueinander nichtdrehbaren oder drehbaren Getriebebauteilen verbunden, während der andere Lamellenträger über eine Synchronisationsvorrichtung mit relativ zueinander drehbaren Getriebebauteilen verbindbar ist. Zum Schließen dieses Getriebebeschaltgliedes sind die Kupplungslamellen von einem Aktuator mit einer axialen Betätigungskraft beaufschlagbar. Bei diesem Getriebebeschaltglied ist nun vorgesehen, dass die Synchronisationsvorrichtung mittels eines zweiten, gesonderten Aktuators betätigbar ist.

15 In einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung verfügt die Synchronisationsvorrichtung zudem über ein formschlüssiges Element und/oder ein kraftschlüssiges Element.

20 Das kraftschlüssige Element ist dabei vorzugsweise als Synchronring ausgebildet ist, der mit einem Synchronisierungsbereich an einem der beiden Lamellenträger in Wirkverbindung bringbar ist.

25 Hinsichtlich des formschlüssigen Elements wird bevorzugt vorgesehen, dass dieses eine Schiebemuffe umfasst, die unverdrehbar aber axial verschiebbar auf einer Außenverzahnung auf dem drehbaren oder nichtdrehbaren Getriebebauteil derartig gelagert ist, dass diese nach der Herstellung der
30 Drehzahlgleichheit zwischen dem feststehenden und dem drehbaren Getriebebauteil auf den Synchronisationsbereich des einen Lamellenträgers formschlüssig aufschiebbar ist.

Die Schiebemuffe ist zur Durchführung deren Axialbewegung von dem zweiten Aktuator betätigbar, zu dem in diesem Ausführungsbeispiel der Erfindung eine Schaltgabel einer Stellvorrichtung gehört, die in eine Umfangsnut der Schiebemuffe eingreift.

In einer anderen, besonders bauraumsparenden Ausführungsvariante der Erfindung ist vorgesehen, dass der zweite Aktuator als ein zweiter Betätigungskolben ausgebildet ist, der zusammen mit einem der Druckbeaufschlagung der Kuppelungslamellen dienenden ersten Betätigungskolben in einem gemeinsamen Betätigungszyylinder axial verschiebbar geführt ist. Dieser Betätigungszyylinder stellt vorzugsweise für beide Betätigungskolben den gleichen Druckraum zur Verfügung, so dass beide Betätigungskolben mit dem gleichen Betätigungsdruck p_k beaufschlagbar sind. Unterschiedliche Stellkräfte ergeben sich durch unterschiedliche Druckbeaufschlagungsflächen der beiden Kolben.

Es kann aber auch vorgesehen sein, dass in dem gemeinsamen Betätigungszyylinder für die beiden Betätigungskolben jeweils ein separater Druckraum ausgebildet ist, so dass die Betätigungskolben mit den gleichen oder unterschiedlichen Betätigungsdrücken von einem Druckmedium beaufschlagbar sind.

Bei der Variante mit dem nur einen Druckraum für beide Betätigungskolben ist es zur Realisierung einer gegenüber der Druckbeaufschlagung der Lamellen vorgezogenen Betätigung der Synchronisationsvorrichtung sinnvoll, wenn dem ersten Betätigungskolben eine erste Feder und dem zweiten Betätigungskolben eine zweite Feder an deren jeweiligen vom

Druckraum des Betätigungszyinders fernen Stirnseite zugeordnet ist.

5 Diese Federn stützen sich mit ihrem jeweils anderem Ende bei Ausbildung des Schaltgliedes als Getriebebremse an einem gehäusefesten Bauteil und bei Ausbildung als Getriebekupplung an einem rotierenden Getriebebauteil ab und verfügen über unterschiedliche Federkennungen. Dabei ist die Rückstellkraft der ersten Feder größer als die Rückstellkraft der zweiten Feder, so dass bei einem auf die beiden Betätigungskolben wirkenden Betätigungsdruck p_k zuerst der erste Kolben zur Aktivierung der Synchronisationsvorrichtung und dann der zweite Kolben zur Druckbeaufschlagung der Kupplungs- oder Bremslamellen axial verschoben wird.

15

Hinsichtlich des formschlüssigen Elements der Synchronisationsvorrichtung kann vorgesehen sein, dass die Schiebemuffe auf einer Innenverzahnung des Innenlamellenträgers axial verschieblich geführt und über ein Verbindungselement mit dem zweiten Betätigungskolben axial verstellbar wirkverbunden ist.

20

In einer anderen Ausführungsform der Erfindung ist an der radial nach innen weisenden Seite eines Außenlamellenträgers ein erster Synchronisierungsbereich ausgebildet, und an der druckraumfernen Stirnseite des zweiten Betätigungskolbens eine mit dem ersten Synchronisierungsbereich zur Drehzahlsynchronisation zusammenwirkender zweiter Synchronisierungsbereich vorhanden.

25

30

Eine weitere Variante der Erfindung sieht vor, dass am Außenumfang des ersten Betätigungskolbens eine Schiebemuffe axial verschiebbar gelagert ist, die ihrerseits mit dem

zweiten Betätigungskolben wirkverbunden ist. Dabei ist dieser zweite Betätigungskolben radial außerhalb der Schiebemuffe und zusammen mit dieser im gleichen Druckzylinder angeordnet wie der erste Betätigungskolben.

5

Diese Schiebemuffe weist an ihrem Außenumfang eine axial ausgerichtete Außenverzahnung auf, auf der ein Synchronring axial verschiebbar und drehfest angeordnet ist.

Zudem ist bei dieser Synchronisationsvorrichtung an einem am Innenumfang des Außenlamellenträgers ausgebildeten Synchronisierungsbereich ein axial ausgerichteter Verzahnungsbereich vorhanden, in den die Außenverzahnung der Schiebemuffe formschlüssig einspurbar ist.

15

Zur Gewährleistung einer besonderen Sicherheit dahingehend, dass die Druckbeaufschlagung der Kupplungs- oder Bremslamellen erst erfolgt, nachdem die Synchronisationsvorrichtung für eine Drehzahlgleichheit zwischen dem relativ zueinander drehenden und dem stillstehenden Getriebebauteil vorliegt, kann am Innenumfang der Schiebemuffe eine Sperrvorrichtung ausgebildet sein, die eine axiale Verschiebung des ersten Betätigungskolbens erst dann ermöglicht, wenn diese Drehzahlgleichheit erreicht sowie eine formschlüssige Verbindung zwischen der Schiebemuffe und dem Außenlamellenträger hergestellt ist.

20

25

30

Um für die Synchronisationsvorrichtungsbauteile sowie für die gegebenenfalls vorzusehende Sperrvorrichtung ausreichenden Bauraum und Stellweg freizuhalten, kann schließlich vorgesehen sein, dass an dem ersten Betätigungskolben ein von dem Druckraum der Kolben-Zylinder-Anordnung axial wegweisenden Vorsprung ausgebildet ist, mit dem die Innen-

beziehungsweise Außenlamellen der Lamellenkupplung beziehungsweise Lamellenbremse mit der Betätigungskraft F_1 des ersten Betätigungskolbens beaufschlagbar sind.

5 Außerdem kann vorgesehen sein, dass anstelle eines Synchronringes eine zusätzliche kleine hydraulisch oder elektromechanisch betätigbare Lamellenkupplung zwischen dem Lamellenträger und dem drehenden oder gehäusefesten Getriebebauteil angeordnet ist.

15 Eine andere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, dass eine hydrodynamische Sperrvorrichtung für den ersten Betätigungskolben vorhanden ist, die dann entsperrt wird, wenn ein Reib- und/oder Formschluss zwischen dem festzulegenden Schaltgliedbauteil und einen gehäusefesten Getriebebauteil vorliegt.

20 Zudem wird es als günstig angesehen, wenn durch wenigstens einen der beiden Betätigungskolben beziehungsweise durch den zweiten Aktuator ein elektrischer Schalter mechanisch betätigbar ist, mit dem ein Schmiermittelstrom ein- oder ausschaltbar ist.

25 Alternativ dazu ist es auch möglich, dass durch einen von dem zweiten Aktuator betätigbarer hydraulischer Schieber (hydraulisches Betätigungsmittel) ein elektrischer Schalter mechanisch betätigbar ist, mit dem ein Schmiermittelstrom ein- oder ausschaltbar ist.

30 Schließlich ist die Erfindung anstelle für Getriebebremsen vorteilhaft auch für Getriebebremsen nutzbar.

Zur Verdeutlichung der Erfindung ist der Beschreibung eine Zeichnung mit verschiedenen Ausführungsbeispielen beigefügt. In dieser zeigen:

- 5 Fig. 1 einen schematischen Querschnitt durch ein
Automatgetriebe im Bereich einer Lamellen-
bremse mit einer Betätigungsvorrichtung für
die Bremslamellen sowie einer gesonderten
Betätigungsvorrichtung für die Synchronisa-
tionsvorrichtung,
- Fig. 2 eine Lamellenbremse mit zwei in einem Betä-
tigungszyylinder geführten Betätigungskolben
sowie mit einer Schiebemuffe,
- Fig. 3 eine Lamellenbremse mit zwei Betätigungskol-
15 ben wie in Fig. 2, jedoch ohne Schiebemuffe,
- Fig. 4 eine Darstellung wie in Fig. 3, jedoch mit
Schiebemuffe und Sperrvorrichtung für einen
der beiden Betätigungskolben,
- Fig. 5 eine Betätigungsvorrichtung für eine Lamel-
20 lenbremse wie in Fig. 4, jedoch in einem an-
deren Betätigungszustand,
- Fig. 6 ein Diagramm, in dem der zeitliche Verlauf
von Schaltbefehlen zur Übersetzungsänderung
des Getriebes, der Motordrehzahl sowie der
25 Schaltdrücke in den zuzuschaltenden und weg-
zuschaltenden Schaltkupplungen dargestellt
ist, sowie
- Fig. 7 eine Darstellung wie in Fig. 6, jedoch bei
Betreiben der wegzuschaltenden Kupplung an
30 deren Rutschgrenze.

Grundsätzlich ist die Erfindung sowohl an Getriebe-
bremsen als auch an Getriebekupplungen verwirklichtbar, die

als Schaltglieder in einem Automatgetriebe eingesetzt werden. Bei der Vorstellung von Ausführungsbeispielen zu der Erfindung werden jedoch nur Lamellenbremsen dargestellt, da sich der Aufbau von erfindungsgemäß ausgebildeten Lamellen-

5 Kupplungen von diesen Lamellenbremsen nur wenig unterscheidet. Bei diesen Lamellenbremsen rotieren der Außen- und der Innenlamellenträger bei geöffneter Kupplung bekanntermaßen mit einer Relativdrehzahl zueinander. Beim Schließen der Kupplung gleichen sich die Drehzahlen an. Die Rückstellfedern zum selbsttätigen Öffnen der Kupplung nach Abfall eines Kupplungsbetätigungsdrucks stützen sich dabei jedoch nicht an einem stehenden Getriebebauteil ab (es sei denn, es ist eine drehbare Lagerung zu einem gehäusefesten Bauteil vorhanden), sondern an entsprechenden rotierenden Bauteilen.

15 Somit drehen die Druckkolben und die dazugehörigen Rückstellfeder mit der gleichen Drehzahl.

Fig. 1 zeigt nun in schematischer Form einen Ausschnitt aus einem Automatgetriebe im Bereich einer Lamellenbremse 1. Die Lamellenbremse 1 besteht im wesentlichen aus einem gegenüber einem hier nicht dargestellten Getriebegehäuse drehfest angeordneten Außenlamellenträger 4, an dem radial nach innen weisend Stahllamellen 8 axial verschiebbar jedoch drehfest angeordnet sind.

20

In die Zwischenräume der Außenlamellen 8 ragen radial nach außen weisend als Belaglamellen 9 ausgebildete Innenlamellen, die axialverschieblich und drehfest an einem drehbar gelagerten Innenlamellenträger 7 aufgeschoben sind.

25

30 Zur Übertagung eines Bremsmomentes von dem drehbaren Innenlamellenträger 7 auf den drehfest angeordneten Außenlamellenträger 4 sind die Bremslamellen 8, 9 von einem ersten Aktuator 16 mit einer Kraft F_1 zusammenpressbar, welcher in

diesem Ausführungsbeispiel von einer in der linken Hälfte der Fig. 1 dargestellten Kolben-Zylinder-Einheit erzeugt wird.

5 Dieser Aktuator 16 besteht im wesentlichen aus einem Druckzylinder 5 und einem darin axial verschiebbar aufgenommenen ersten Betätigungskolben 6, zwischen denen ein Druckraum 20 eingeschlossen ist. In diesem Druckraum 20 befindet sich ein hydraulisches oder pneumatisches Druckmedium, welches von einer hier nicht dargestellten Druck-
15 zeugungs- vorrichtung auf einen von einer Steuerungs- und Regelungsvorrichtung bestimmten Betätigungsdruck p_k gebracht ist. Der Druckraum 20 ist dabei vorzugsweise über einen Dichtring 10a, 10b gegen den Druckinnenraum abgedichtet.

 Zudem ist in diesem Ausführungsbeispiel an der druckraumfernen Stirnseite des Betätigungskolbens 6 ein Auflage-
20 ring 15 ausgebildet, der weitgehend zentral auf das Lamellenpaket 8, 9 wirkt.

 Auf der rechten Bildhälfte der Fig. 1 ist ein drehbares Getriebebauteil 3 abgebildet, das über Reib- und Form-
25 schlussmittel der Synchronisationsvorrichtung 2 verfügt. Insbesondere geht es dabei um einen Synchronring 11, der auf dem Bauteil 3 gelagert ist und eine radial nach innen weisende Synchronisationsschräge aufweist, sowie um eine Schiebemuffe 14, die drehfest aber axial verschiebbar auf einer Außenverzahnung 17 des Bauteils 3 angeordnet ist. Zur
30 Axialverschiebung der Schiebemuffe 14 wird diese von einem zweiten Aktuator 13 mit einer Verschiebekraft F_2 beaufschlagt.

5 Dieser zweite Aktuator 13 besteht in diesem Ausführungsbeispiel der Erfindung aus einer Schaltgabel oder einem Mitnehmer, welcher in eine Umfangsnut 38 in der Schiebemuffe 14 greift und von einer hier nicht gezeigten Stellvorrichtung betätigt wird.

Der Synchronisationsschräge des Synchronringes 11 gegenüber liegt eine radial nach innen ausgerichtete Synchronisationsschräge auf einem Synchronisationsbereich 12, der am Außenumfang des Innenlamellenträgers 7 ausgebildet ist.

15 Zur Betätigung der Lamellenbremse 1 wird dem Grundgedanken der Erfindung folgend zuerst die Schiebemuffe 14 durch den zweiten Aktuator 13 mit einer Betätigungskraft F_2 nach links in Richtung zu dem Kupplungslamellenpaket 8, 9 verschoben, so dass der Synchronring 11 mit seiner Synchronisationsschräge gegen die Synchronisationsschräge des Synchronisationsbereiches 12 am Innenlamellenträger 7 läuft.

20 Dadurch wird in an sich bekannter Weise der Innenlamellenträger 7 auf die Drehzahl des drehenden Bauteils 3 gebracht, so dass eine reibschlüssige Verbindung zwischen dem Innenlamellenträger 7 und der Bauteil 3 geschaffen ist.

25 Danach wird die Schiebemuffe 14 axial so weit in Richtung zum Lamellenpaket 8, 9 geschoben, bis deren Innenverzahnung in eine Außenverzahnung am Synchronisierungsbereich 12 des Innenlamellenträgers 7 formschlüssig einspurt.

30 Sobald diese formschlüssige Verbindung hergestellt ist, wird in dem Betätigungszyylinder der Druck p_k soweit erhöht, dass sich der erste Betätigungskolben 6 nach rechts auf das Lamellenpaket 8, 9 zu bewegt und dieses mit der

gewünschten Betätigungskraft F_1 beaufschlagt. Dadurch werden die Außenlamellen 8 gegen die Innenlamellen 9 gedrückt, so dass sich deren Drehzahl ebenso wie die Drehzahl des Innenlamellenträgers und des mit diesem formschlüssig verbundenen Bauteils 3 auf den Wert Null reduziert.

Zudem kann der erste Betätigungskolben 6 im nicht geschalteten Zustand mit sehr geringem Spiel 29 an die Bremslamellen 8, 9 angelegt werden, da durch die Abkopplung des Innenlamellenträgers 7 von dem drehenden Bauteil 3 keine Schleppverluste zwischen den Außenlamellen 8 und den Innenlamellen 9 zu verzeichnen sind.

Fig. 2 verdeutlicht am Beispiel einer Getriebebremse, dass sich das durch die Erfindung beschriebene Prinzip auch in eine andere konstruktive Ausführungsform umsetzen lässt. Bei dieser Variante ist in dem Betätigungszyylinder 5 neben dem ersten Betätigungskolben 6 ein zweiter Betätigungskolben 18 angeordnet, die beide vorzugsweise von dem gleichen im Druckraum 20 des Betätigungszyinders 5 herrschenden Betätigungsdruck p_k beaufschlagbar sind. Beide Kolben 6, 18 sind gegeneinander und gegenüber dem Zylinder 5 über Dichtungen 10, 30 gegen den nicht näher bezeichneten Druckinnenraum abgedichtet.

In Abhängigkeit von der dem Druckraum 20 entgegengerichteten Kolbenfläche stellen sich Betätigungskräfte F_1 und F_2 ein, die unterschiedlich oder gleichgroß sein können.

Gegen die von dem Druckraum 20 des Betätigungszyinders 5 wegweisenden Stirnseiten der beiden Betätigungskolben 6, 18 wirken Rückstellfedern 24 und 25, die sich mit

ihrem anderen Ende an getriebegehäusefeste Bauteile abstützen. Diese beiden Federn 24, 25 haben die Aufgabe, die beiden Betätigungskolben mit Rückstellkräften zu beaufschlagen, die im Zusammenwirken mit den auf die Betätigungskolben 6, 18 wirkenden Betätigungsdrücke F_1 und F_2 dafür sorgen, dass bei gleichem Betätigungsdruck p_k in der Druckkammer 20 zuerst der kleinere zweite Betätigungskolben 18 zur Durchführung der Drehzahlsynchronisation betätigt wird, bevor der größere erste Betätigungskolben 6 auf das Lamellenpaket 8, 9 einwirkt.

In dem hier gewählten Ausführungsbeispiel sind die Kolbenflächen derart gewählt, dass die an dem ersten Betätigungskolben 6 angreifende erste Feder 24 eine größere Rückstellkraft erzeugt als die an den zweiten Betätigungskolben 18 angreifende zweite Feder 25. In einem Ausführungsbeispiel beträgt die Rückstellkraft der ersten Feder 24 einem Ansteuerdruckäquivalent von 1 Bar, während dasjenige der zweiten, an den Betätigungskolben 18 für die Synchronisationsvorrichtung 2 angreifende Feder 0.5 Bar beträgt.

Wie Fig. 2 deutlich zeigt, ist am druckraumfernen Ende des zweiten Betätigungskolbens 18 ein in eine Umfangsnut 38 einer Schiebemuffe 19 greifendes Verbindungselement 26 angeordnet, mittels dem eine Schiebemuffe 19 durch eine Axialbewegung des zweiten Betätigungskolbens 18 verschiebbar ist.

Die Schiebemuffe 19 ist in diesem Ausführungsbeispiel der Erfindung so angeordnet, dass diese mit deren Außenverzahnung auf einer Innenverzahnung 23 des Innenlamellenträgers 7 axial verschiebbar ist.

Im Bereich des druckraumfernen Endes des Innenlamellen-
lenträgers 7 ist auch hier ein Synchronring 22 angeordnet,
der von der Schiebemuffe 19 in Richtung zu einem Synchroni-
sationsbereich 21 des drehenden Bauteils 3 verschiebbar
5 ist.

Zur Betätigung der beschriebenen Synchronisationsvor-
richtung 2 wird ein Druck p_k in dem Druckraum 20 des
Druckzylinders 5 aufgebaut, der ausreichend groß ist, um
den zweiten Kolben 18 gegen die Rückstellkraft der zweiten
Rückstellfeder 25 aus dem Druckzylinder 5 herauszuschieben.
Dadurch werden die Synchronisationsflächen des Synchronrin-
ges 22 und des Synchronbereiches 21 gegeneinander gepresst,
15 wodurch das drehende Bauteil 3 bis zum Stillstand abge-
bremst wird. Anschließend wird die Schiebemuffe 19 zur Her-
stellung einer formschlüssigen Verbindung zwischen dem In-
nenlamellenträger 7 und dem Bauteil 3 auf letzteres aufge-
schoben.

20
Erst nach Herstellung dieser formschlüssigen Verbin-
dung wird der Druck p_k in dem Druckraum 20 soweit erhöht,
dass der erste Betätigungskolben 6 gegen die Kraft der ers-
ten Rückstellfeder 24 aus dem Betätigungszyylinder 5 heraus
25 geschoben und gegen das Lamellenpaket 8, 9 gedrückt wird.

Vorzugsweise sind die Kolbenflächen der beiden Betäti-
gungskolben 6, 18 sowie die Rückstellkräfte der beiden Fe-
dern 24, 25 derartig gewählt, dass auf beide Betätigungs-
30 kolben der gleiche Betätigungsdruck p_k wirkt.

Dabei wird es als vorteilhaft bewertet, wenn bei der
Betätigungsbewegung des zweiten Kolbens 18 zur Durchführung

der reibschlüssigen- und formschlüssigen Verbindung zwischen den genannten Bauteilen bereits auch der erste Betätigungskolben 6 axial gering auf das Lamellenpaket 8, 9 zu bewegt wird, so dass sich die Todzeit zum Schließen der Kupplung noch weiter reduziert.

Ein anderes, eine Getriebebremse betreffendes Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in Fig. 3 dargestellt, bei dem auf eine formschlüssige Verbindung zwischen einem drehenden und einem nichtdrehenden Bauteil verzichtet wird. Bei dieser Lamellenbremse bildet der Innenlamellenträger 7 das drehende Bauteil, welches aufgrund einer fehlenden mechanischen beziehungsweise viskosen Trennung zwischen deren Innenlamellen 9 und den auf dem Außenlamellenträger 4 angeordneten Außenlamellen 8 Schleppverluste erzeugt, durch die letztlich der Außenlamellenträger 4 mit der gleichen Drehzahl um ein hier nicht dargestelltes Drehzentrum dreht, wie der Innenlamellenträger 7.

Bei dieser Getriebevariante ist der zweite Betätigungskolben 27 am radial äußeren Umfang des ersten Betätigungskolbens 6 axialverschieblich im Betätigungszyylinder 5 angeordnet und mittels einer Dichtung 31 an diesem abgedichtet.

Der Außenlamellenträger 4 verfügt in diesem Ausführungsbeispiel an seinem druckraumnahen Ende über einen Synchronisationsbereich 41 mit einer radial nach innen weisenden Synchronisationsschräge, gegen die eine radial nach außen weisende Synchronisationsschräge eines Synchronringes 28 pressbar ist. Dazu wird der zweite Betätigungskolben 27 mittels des in dem Druckraum 20 herrschenden Drucks p_k und gegen die Rückstellkraft der zweiten Rückstellfeder 25 mit

einer Betätigungskraft F_2 auf den Synchronisationsbereich 41 des Außenlamellenträgers 4 gedrückt, bis dieser aufgrund der dabei auftretenden Reibung vollständig abgebremst ist.

5 Der nun folgende Zeitraum, in dem Schleppverluste zwischen dem stillstehenden Außenlamellenträger 4 und dem drehenden Innenlamellenträger 7 auftreten können ist vergleichsweise klein, da der erste Betätigungskolben 6 aufgrund des sehr kleinen Spiels 29 nur noch einen geringen Stellweg zu überwinden hat, bis dieser auf das Lamellenpaket 8, 9 einwirkt.

15 Sodann hat sich der erste Betätigungskolben 6 in Überwindung der auf diesen entgegen zur Schließbewegung des Kolbens 6 wirkenden Rückstellkraft der zweiten Feder 24 sich soweit dem Lamellenpaket 8, 9 genähert, dass die Außenlamellen 8 gegen die Innenlamellen 9 derartig mit einer Kraft F_1 gepresst werden, dass auch der Innenlamellenträger 7 bis zum Stillstand abgebremst wird. Auch hier ist vorgesehen, dass die Rückstellkraft der an den zweiten Betätigungskolben 27 angreifenden zweiten Rückstellfeder 25 kleiner ist als die Rückstellkraft der an den ersten Betätigungskolben drückenden ersten Rückstellfeder 24.

25 Eine Abwandlung der gerade erläuterten Lamellenbremse samt zugehöriger Betätigungs- und Synchronisationsvorrichtung ist in Fig. 4 dargestellt. Bei dieser ist jedoch zusätzlich eine Schiebemuffe 39 zwischen dem ersten Betätigungskolben 6 und dem zweiten Betätigungskolben 33 angeordnet, wobei die Schiebemuffe 39 mit dem zweiten Betätigungskolben 33 derartig wirkverbunden ist, dass diese von dem Kolben 33 axial verschiebbar ist. Im einfachsten Fall ist die Schiebemuffe 39 integraler Bestandteil des zweiten Be-

tätigungskolbens 33, was jedoch eine sehr feinsinnige Betätigungssteuerung voraussetzt.

5 Die Schiebemuffe 39 ist nun so ausgebildet, dass an deren äußeren Umfang eine Außenverzahnung (Mitnahmeverzahnung) 32 ausgebildet ist, auf der ein Synchronring 35 gelagert ist. Dieser Synchronring 35 verfügt über eine radial nach außen weisende Synchronisationsschräge, die gegen eine radial nach innen weisende Synchronisationsschräge pressbar ist, welche an einem Synchronisationsbereich 34 am druckraumnahen Ende am Innenumfang des Außenlamellenträgers 4 ausgebildet ist.

15 Darüber hinaus ist an dem radial an weitesten nach innen weisenden Ende des Synchronisationsbereiches 34 des Außenlamellenträgers 4 eine Innenverzahnung 36 ausgebildet, in die die Außenverzahnung 32 der Schiebemuffe 39 nach Herstellung der reibschlüssigen Verbindung zwischen dem Außenlamellenträger 4 und dem Gehäuse 5 zur formschlüssigen Verbindung zwischen den genannten Getriebebauteilen einspurbar ist.

20 Auch hier helfen eine erste Rückstellfeder 24 an dem ersten Betätigungskolben 6 und eine zweite Rückstellfeder 25 dabei, dass zuerst der Außenlamellenträger 4 bis zum Stillstand abgebremst und formschlüssig mit den nichtdrehenden Bauteilen 5, 33, 35, 39 verbunden wird, bevor der erste Betätigungskolben 6 mit einer Kraft F_1 gegen das Lamellenpaket 8, 9 drückbar ist.

30 Wie Fig. 4 und Fig. 5 zeigen, greift die zweite Rückstellfeder 25 mit ihrem druckraumnahen Ende an einer Sperrvorrichtung 37 für den ersten Betätigungskolben 6 an, die

an dem radial nach innen weisenden Umfang der Schiebemuffe 39 befestigt oder ausgebildet ist.

5 Vor allem Fig. 5 verdeutlicht den Zustand, in dem bereits eine formschlüssige Verbindung zwischen der Schiebemuffe 39 und der Innenverzahnung 36 an dem Synchronisationsbereich 34 des Innenlamellenträger 4 hergestellt ist. Dazu ist diese Schiebemuffe 39 soweit axial nach rechts bewegt worden, dass ein das Spiel 29 zwischen dem Betätigungsvorsprung 41 an dem ersten Betätigungskolben 6 und dem Lamellenpaket 8, 9 überwindender Stellweg des ersten Betätigungskolbens 6 freigegeben ist.

15 Wie insbesondere ein Vergleich mit der in Fig. 4 dargestellten Situation vor der Herstellung des Formschlusses zeigt, konnte zu diesem Zeitpunkt der erste Betätigungskolben 6 nur unter Mitnahme der Schiebemuffe 39 axial in Richtung zu den Kupplungslamellen 8, 9 verstellt werden.

20 In weiterer Ausgestaltung der Erfindung kann vorgesehen sein, dass die Schiebemuffen anstelle der bisher vorgestellten hydraulischen Betätigung auch elektromechanisch betätigbar sind.

25 Zudem kann es vorteilhaft sein, die Stellposition der beiden Betätigungskolben oder der Schiebemuffe mittels Sensoren zu erfassen und einem Steuerungs- und Regelungsgerät zur Steuerung eben dieser Stellmittel zuzuführen.

30 Ebenso ist die Anordnung einer hydrodynamischen Sperrvorrichtung möglich, die bei nicht erreichter Schiebemuffenendposition sperrt und erst dann entriegelt wird, wenn

ein Reib- und/oder Formschluss zwischen den beteiligten Schaltgliedbauteilen vorliegt.

5 Eine andere Variante der Erfindung sieht vor, dass anstelle der beschriebenen Synchronringe zusätzliche kleine hydraulisch oder elektromechanisch betätigbare Lamellenkupplungen genutzt werden, die zwischen dem Lamellenträger und dem drehenden oder gehäusefesten Getriebebauteil angeordnet sind.

15 Die Erläuterungen zu der Erfindung und deren unterschiedlichen Ausführungsformen verdeutlichen, dass erfindungsgemäß ausgebildeten Lamellenbremsen und Lamellenkupplungen beziehungsweise deren Betätigungs- und Synchronisationsvorrichtungen einige Vorzüge aufweisen. So hat ein solches Getriebeschaltglied im nicht geschalteten Zustand keine Reibungs- oder Schleppverluste, und die Totzeit zwischen der Auslösung des Schaltgliedschließbefehls und dem tatsächlichen Schließen der Kupplung oder Bremse kann wegen
20 der schnellen axialen Verschiebbarkeit des zweiten Betätigungskolbens sowie des gegen Null gehenden Lüftspiels stark verringert werden.

25 Darüber hinaus kann durch einen Verzicht auf eine sonst übliche Rückstell-Tellerfeder für den nach dem Stand der Technik einzigen Betätigungskolben davon ausgegangen werden, dass kleinere Toleranzen bei der einstellbaren Kupplungskraft entstehen.

30 Die Nutzung von zwei Betätigungskolben bringt zudem den Vorteil mit sich, dass wegen kleinerer Einzelkolben deren Stellwegauflösung verbessert ist und der Kupplungs-

druck vollständig für die Kupplungsbetätigung zur Verfügung steht.

5 Ein weiter Vorteil besteht darin, dass durch die Abkopplung der Kupplungs- beziehungsweise Bremslamellen im nicht geschalteten Zustand in dieser Betriebsphase an sich keine Schmierölversorgung des Schaltgliedes notwendig ist, wodurch in derartigen Zeiträumen eine diesbezügliche Pump-
leistung einer Schmierölpumpe eingespart werden kann.

15 Das Ein- und Ausschalten dieses Schmiermittelstromes kann beispielsweise durch einen der beiden Betätigungskolben 18, 27, 33 beziehungsweise vom zweiten Aktuator 13 derart erfolgen, dass bei deren Stellbewegung ein mechanisch
betätigbarer elektrischer Schalter betätigt wird.

20 Außerdem ist hinsichtlich der Kupplungs- bzw. Bremsbetätigung eine Erhöhung der Betriessicherheit festzustellen, da insgesamt zwei Betätigungsmittel für jedes Schaltglied vorgesehen sind.

25 Schließlich wird die Gefahr von Überdrehzahlfehlern durch die Nutzung der Erfindung reduziert, da nicht geschaltete Kupplungen oder Bremsen auch nicht durch einen Hochschleppvorgang auf Drehzahl gebracht werden müssen. Zudem sind Getriebekupplungen und -bremsen nur dann mit den erfindungsgemäßen Betätigungs- und Synchronisationsmittels auszustatten, wenn diese sonst voraussichtlich mit hohen Schleppverlusten betrieben werden müssten.

30 Nachfolgend wird anhand von Fig. 6 ein Schaltablauf eines erfindungsgemäß ausgebildeten Getriebes bei einer Zughochschaltung erläutert.

In diese Abbildung sind der zeitliche Verlauf der Motordrehzahl n_{mot} und die Schaltdrücke p_{kzu1} , p_{kab1} in dem Druckraum 20 des oben beschriebenen Druckzylinders 5 für ein zuzuschaltendes Schaltglied und eine wegzuschaltende Kupplung mit einer Betätigungsvorrichtung nach dem Stand der Technik abgebildet. Im Vergleich dazu sind auch die Betätigungsdrücke p_{kab2} , p_{kzu2} einer zuzuschaltenden Kupplung und einer wegzuschaltenden Kupplung einer Synchronisations- und Betätigungsvorrichtung gemäß der Erfindung dargestellt. Darüber hinaus zeigt diese Fig. 5 in deren oberem Bereich den zeitlichen Verlauf eines Steuerungssignals S_{Mmot} zur Veränderung des Motordrehmoments sowie zwei Schaltsignale S_{G1} , S_{G2} zur Durchführung des Hochschaltvorgangs.

Ausgehend von einem normalen Fahrzeugfahrbetrieb ohne Schaltvorgang im Zeitpunkt t_0 erfolgt bei einem konventionellen Getriebe im Zeitpunkt t_1 , ausgelöst von einem Getriebebesteuerungsgerät und/oder einem Betätigungsbefehl des Fahrzeugführers, zunächst eine Vorbefüllung des Betätigungszylinders 5 der zuzuschaltenden Kupplung derart, dass der Ansteuerdruck p_{kzu1} für diesen Betätigungszylinder wie in Fig. 6 dargestellt ansteigt.

Kurz darauf wird im Zeitpunkt t_2 der Betätigungsdruck p_{kab1} in der wegzuschaltenden Kupplung reduziert, während der Vorbefülldruck der zuzuschaltenden Kupplung nach dem Anliegen dessen Betätigungskolbens an dem Kupplungslamellenpaket wieder abfällt.

Kurz vor Erreichen des Zeitpunktes t_4 wird der Ansteuerdruck p_{kzu1} zur Druckbeaufschlagung der Kupplungslamellen erhöht und im wesentlichen gleichzeitig der Betäti-

gungsdruck in dem Aktuator der wegzuschaltenden Kupplung im Sinne einer gleitenden Drehmomentübergabe weiter derart reduziert, dass zum Zeitpunkt t_5 die wegzuschaltende Kupplung aus dem Drehmomentübertragungsweg im Getriebe vollständig herausgenommen sowie die zuzuschaltende Kupplung soweit zugeschaltet ist, dass ein Reibschluss zwischen deren Kupplungslamellen hergestellt ist.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass kurz nach dem Zeitpunkt t_4 durch ein entsprechendes Steuerungssignal S_{Mot} der Antriebsmotor der Fahrzeuges zu einer kurzzeitigen Reduzierung des von diesem erzeugten Drehmoments veranlasst wird. Diese Drehmomentreduzierung wird nach der Drehmomentübergabe von der wegzuschaltenden Kupplung zur zuzuschaltenden Kupplung kurz vor Erreichen des Zeitpunktes t_6 wieder rückgängig gemacht.

Im Zeitpunkt t_7 wird der Druck im Aktuator der zuzuschaltenden Kupplung schließlich soweit erhöht, dass das vom Motor maximal bereitstellbare Drehmoment vollständig übertragen werden kann, beziehungsweise der Druck in Abhängigkeit des Getriebeeingangsmomentes nachgeführt wird, um eine Übertragung des Drehmomentes sicherzustellen.

Im Unterschied zu diesem an sich bekannten Schaltablauf zeigt der Druckverlauf am zuzuschaltenden und wegzuschaltendem Schaltglied des erfindungsgemäßen Automatengetriebes ein davon abweichendes zeitliches Verhalten. Tatsächlich entfällt durch die erfindungsgemäße Kombination der ersten Betätigungsvorrichtung für die Kupplungsbetätigung mit der Synchronisationsvorrichtung und der dieser zugeordneten zweiten Betätigungsvorrichtung die oben be-

schriebene Vorbefüllphase an dem Betätigungszyylinder der zuzuschaltenden Kupplung.

Da das Lüftspiel bei der erfindungsgemäßen Lamellen-
5 kupplung auf einen Wert nahe Null reduziert ist, kann unmittelbar nach der Abgabe des Schaltbefehls S_{G2} im Zeitpunkt t_3 der Betätigungsdruck p_{kzu2} im Stellmittel der zuzuschaltenden Kupplung auf das Niveau kurz vor der ersten Drehmomentübergabe angehoben und der Schaltdruck p_{kab2} im
Stellmittel der wegzuschaltenden Kupplung reduziert werden. Die anschließende Drehmomentübergabe erfolgt dann wie oben beschrieben im wesentlichen zwischen den Zeitpunkten t_4 und t_5 , während die weitere Drückanhebung an der zuzuschaltenden Kupplung zum Zeitpunkt t_7 stattfindet.

15 Fig. 6 ist deutlich entnehmbar, dass zwischen den beiden Zeitpunkten t_1 und t_3 der mit dem oberen Doppelpfeil gekennzeichnete Vorbefüllzeitraum für die zuzuschaltende Kupplung (Druckverlauf p_{kzu1}) sowie der erste Druckreduzierungsabschnitt (Druckverlauf p_{kab1}) für die wegzuschaltende
20 Kupplung gemäß dem Stand der Technik liegt. Genau um diesen Zeitraum reagiert das erfindungsgemäß ausgebildete und betriebene Getriebe schneller auf einen Übersetzungsänderungswunsch.

25 Wie insbesondere ein Vergleich der Schaltdruckverläufe (p_{kzu1} , p_{kab1}) gemäß dem Stand der Technik in den Zeiträumen t_1 bis t_4 (mittlerer Doppelpfeil) mit den Schaltdruckverläufen (p_{kzu2} , p_{kab2}) gemäß der Erfindung in dem
30 Zeitraum t_3 bis t_4 (unterer Doppelpfeil) verdeutlicht, kann gemäß der Erfindung durch den bereits in optimaler Betätigungsposition befindlichen Betätigungskolben die Kupplungs-

betätigung und damit auch der Übersetzungsänderungsvorgang vorteilhaft schnell durchgeführt werden.

5 Eine weitere Reduzierung der Reaktionszeit des Getriebes auf einen Übersetzungsänderungsbefehl gemäß der Darstellung in Fig. 7 dadurch erreicht werden, dass die abzuschaltende Kupplung ständig an deren Rutschgrenze betrieben wird. Der dazu notwendige Betätigungsdruck p_{kab3} ist deutlich niedriger als der Druck p_{kab2} gemäß dem in Fig. 6 gezeigten Ausführungsbeispiel, so dass die Restdruckabsenkung im Aktuator der wegzuschaltenden Kupplung beginnend im Zeitpunkt t_{31} bis zum Beginn der Drehmomentübergabe zum Zeitpunkt t_4 deutlich geringer ausfällt als bei dem vorgenannten Beispiel.

Bezugszeichen

	1	Getriebeschaltglied
	2	Synchronisationsvorrichtung
5	3	Drehbares Getriebebauteil
	4	Außenlamellenträger
	5	Zylinder
	6	Betätigungskolben
	7	Innenlamellenträger
	8	Außenlamellen
	9	Innenlamellen
	10a	Dichtung
	10b	Dichtung
	11	Synchronring
15	12	Synchronisationsbereich
	13	Zweiter Aktuator
	14	Schiebemuffe
	15	Auflagering des Betätigungskolbens
	16	Erster Aktuator
20	17	Außenverzahnung
	18	Zweiter Betätigungskolben
	19	Schiebemuffe
	20	Druckraum der Kolben-Zylinder-Einheit
	21	Verbindungselement
25	22	Synchronring
	23	Innenverzahnung
	24	Erste Feder
	25	Zweite Feder
	26	Synchronisierungsbereich
30	27	Zweiter Kolben
	28	Synchronisierungsbereich
	29	Axialspiel
	30	Dichtung

	31	Dichtung
	32	Außenverzahnung
	33	Zweiter Kolben
	34	Synchronisierungsbereich
5	35	Synchronring
	36	Innenverzahnung auf Synchronisationsbereich 34
	37	Sperrvorrichtung für den ersten Kolben 6
	38	Umfangsnut an der Schiebemuffe
	39	Schiebemuffe
	40	Dichtung
	41	Vorsprung
	F ₁	Betätigungskraft
	F ₂	Betätigungskraft
	S _{Mmot}	Steuerungssignal zur Veränderung des Motormoments
15	N _{mot}	Motordrehzahl
	S _{G1}	Schaltsignal zur Durchführung eines Übersetzungs- änderungsvorgangs (Gemäß Stand der Technik)
	S _{G2}	Schaltsignal zur Durchführung eines Übersetzungs- änderungsvorgangs (gemäß der Erfindung)
20	p _k	Ansteuerdruck
	p _{kzu1}	Zuschaltdruck im zuzuschaltenden Schaltelement gemäß dem Stand der Technik
	p _{kazu2}	Zuschaltdruck im zuzuschaltenden Schaltelement gemäß der Erfindung
25	p _{kab1}	Abschaltdruck im abzuschaltenden Schaltelement gemäß dem Stand der Technik
	p _{kab2}	Abschaltdruck im abzuschaltenden Schaltelement gemäß der Erfindung
	p _{kab3}	Abschaltdruck im abzuschaltenden Schaltelement gemäß einer Variante der Erfindung
30	t	Zeit
	t ₀ - t ₇	Zeitpunkte
	t ₃₁	Zeitpunkt

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Automatgetriebe für ein Fahrzeug, mit wenigstens einem
5 hydraulisch betätigbaren und als Getriebebremse oder Ge-
triebekupplung ausgebildetem Schaltglied (1), welches über
einen Innenlamellenträger (7) und einen Außenlamellenträger
(4) verfügt, auf denen drehfest und axial verschieblich
Innenlamellen (9) beziehungsweise Außenlamellen (8) ange-
ordnet sind, die wechselweise hintereinander angeordnet ein
Lamellenpaket bildend von einem Aktuator (16) zum Schließen
des Schaltgliedes (1) mit einer axialen Betätigungskraft
(F₁) beaufschlagbar sind, und bei dem ein Lamellenträger
(4) mit nichtdrehbaren oder drehbaren Getriebebauteilen
15 verbunden sowie der andere Lamellenträger (7) über eine
Synchronisationsvorrichtung (2) mit drehbaren Getriebebau-
teilen (3) verbindbar ist,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t,
dass die Synchronisationsvorrichtung (2) mittels eines
20 zweiten Aktuators (13, 18, 27, 33) betätigbar ist.

2. Automatgetriebe nach Anspruch 1, dadurch g e -
k e n n z e i c h n e t, dass die Synchronisationsvorrich-
tung (2) ein formschlüssiges Element und/oder ein kraft-
25 schlüssiges Element umfasst.

3. Automatgetriebe nach Anspruch 2, dadurch g e -
k e n n z e i c h n e t, dass das kraftschlüssige Element
als Synchronring (11) ausgebildet ist, der mit einem Syn-
chronisierungsbereich (12) an einem der beiden Lamellenträ-
30 ger (4) in Wirkverbindung bringbar ist.

4. Automatgetriebe nach wenigstens einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass das formschlüssige Element als Schiebemuffe (14) ausgebildet ist, die unverdrehbar aber axial verschiebbar auf einer
5 Außenverzahnung (17) auf dem drehbaren oder nichtdrehbaren Getriebebauteil (3) derartig gelagert ist, dass diese nach Herstellung der Drehzahlgleichheit zwischen dem feststehenden und dem drehbaren Getriebebauteil (3) auf den Synchronisationsbereich (12) des Lamellenträger (7) formschlüssig aufschiebbar ist.

5. Automatgetriebe nach wenigstens einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass die Schiebemuffe (14) von dem zweiten Aktuator (13) betätigbar
15 ist.

6. Automatgetriebe Anspruch 4, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass der zweite Aktuator (13) als Schaltgabel einer Stellvorrichtung ausgebildet ist, die in eine
20 Umfangsnut (38) der Schiebemuffe (14) eingreift.

7. Automatgetriebe nach Anspruch 5, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass der zweite Aktuator als ein zweiter Betätigungskolben (18) ausgebildet ist, der zusammen mit einem der Druckbeaufschlagung der Kupplungslamellen
25 (8, 9) dienenden ersten Betätigungskolben (6) in einem gemeinsamen Betätigungszylinder (5) axial beweglich geführt ist.

8. Automatgetriebe nach Anspruch 7, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass in dem gemeinsamen Betätigungszylinder (5) für die beiden Betätigungskolben (6, 18, 27, 33) ein gemeinsamer Druckraum (20) oder jeweils ein

separater Druckraum für jeden der Betätigungskolben ausgebildet ist.

5 9. Automatgetriebe nach Anspruch 8, dadurch g e -
k e n n z e i c h n e t, dass beide Betätigungskolben mit
den gleichen oder unterschiedlichen Betätigungsdrücken
(p_k) beaufschlagbar sind.

15 10. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorher-
rigen Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass
dem ersten Betätigungskolben (6) eine erste Rückstellfeder
(24) und dem zweiten Betätigungskolben (18) eine zweite
Rückstellfeder (25) an deren jeweiligen vom Druckraum (20)
des Betätigungszyllinders (5) fernen Stirnseite zugeordnet
20 ist, die sich bei Ausbildung des Schaltgliedes (1) als Ge-
triebebremse an einem gehäusefesten Bauteil und bei Ausbil-
dung als Getriebekupplung an einem rotierenden Getriebebau-
teil abstützen, und bei denen die Rückstellkraft der ersten
Feder (24) größer ist als die Rückstellkraft der zweiten
Feder (25).

25 11. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorher-
rigen Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass
die Schiebemuffe (19) auf einer Innenverzahnung (23) des
Innenlamellenträgers (7) axial verschieblich geführt und
über ein Verbindungselement (26) mit dem zweiten Betäti-
gungskolben (18) wirkverbunden und axial verstellbar ist.

30 12. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorher-
rigen Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass
an der radial nach innen weisenden Seite des Außenlamellen-
trägers (4) ein erster Synchronisierungsbereich (41) ausge-
bildet ist, und dass an der druckraumfernen Stirnseite des

zweiten Betätigungskolbens (27) eine mit dem ersten Synchronisierungsbereich (41) zur Drehzahlsynchronisation zusammenwirkender zweiter Synchronisierungsbereich (28) ausgebildet ist.

5

13. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass am Außenumfang des ersten Betätigungskolbens (6) eine mit dem zweiten Betätigungskolben (33) wirkverbundene Schiebemuffe (39) axial verschiebbar gelagert ist, die radial außerhalb der Schiebemuffe (39) und zusammen mit dieser im gleichen Druckzylinder (5) wie der erste Betätigungskolben (6) angeordnet ist.

15

14. Automatgetriebe nach Anspruch 13, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass die Schiebemuffe (39) an ihrem Außenumfang eine axial ausgerichtete Außenverzahnung (32) aufweist, auf der ein Synchronring (35) axial verschiebbar aber drehfest angeordnet ist.

20

15. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass an einem am Innenumfang des Außenlamellenträgers (4) ausgebildeter Synchronisierungsbereich (34) ein axial ausgerichteter Verzahnungsbereich (36) vorhanden ist, in den die Außenverzahnung (32) der Schiebemuffe (39) formschlüssig einspurbar ist.

25

30

16. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass am Innenumfang der Schiebemuffe (39) eine Sperrvorrichtung (37) ausgebildet ist, die eine axiale Verschiebung des ersten Betätigungskolbens (6) erst dann ermöglicht, wenn mit-

tels der Synchronisationsvorrichtung (34, 35) Drehzahlgleichheit sowie eine formschlüssige Verbindung zwischen der Schiebmuße (39) und dem Außenlamellenträger (4) erreicht ist.

5

17. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass an dem ersten Betätigungskolben (6) ein von dem Druckraum (20) der Kolben-Zylinder-Anordnung (5, 6, 33) axial wegweisenden Vorsprung (41) angeordnet ist, mit dem die Innen- oder Außenlamellen (8, 9) des Schaltglieds (1) mit einer Betätigungskraft F_1 von dem ersten Betätigungskolben (6) beaufschlagbar sind.

15

18. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass anstelle eines Synchronringes eine zusätzliche kleine hydraulisch oder elektromechanisch betätigbare Lamellenkupplung zwischen dem Lamellenträger und dem drehenden oder gehäusefesten Getriebebauteil angeordnet ist.

20

19. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine hydrodynamische Sperrvorrichtung für den ersten Betätigungskolben (6) vorhanden ist, die dann entsperrt wird, wenn ein Reib- und/oder Formschluss zwischen dem festzulegenden Schaltgliedbauteil und einen gehäusefesten Getriebebauteil vorliegt.

25

30

20. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass durch wenigstens einen der beiden Betätigungskolben (18, 27, 33) beziehungsweise durch den zweiten Aktuator (13) ein

elektrischer Schalter mechanisch betätigbar ist, mit dem ein Schmiermittelstrom ein- oder ausschaltbar ist.

- 5 21. Automatgetriebe nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche 1 bis 20, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass durch einen von dem zweiten Aktuator (13) betätigbarer hydraulischer Schieber (hydraulisches Betätigungsmittel) ein elektrischer Schalter mechanisch betätigbar ist, mit dem ein Schmiermittelstrom ein- oder ausschaltbar ist.

Zusammenfassung

Automatgetriebe mit hydraulisch betätigbaren Schaltgliedern

5

Die Erfindung betrifft ein Automatgetriebe für ein Fahrzeug, mit wenigstens einem hydraulisch betätigbaren und als Getriebebremse oder Getriebekupplung ausgebildeten Schaltglied (1), welches über einen Innenlamellenträger (7) und einen Außenlamellenträger (4) verfügt, auf denen drehfest und axial verschieblich Innenlamellen (9) beziehungsweise Außenlamellen (8) angeordnet sind, die wechselweise hintereinander aufgereiht ein Lamellenpaket bildend von einem Aktuator (16) zum Schließen des Schaltgliedes (1) mit einer axialen Betätigungskraft (F_1) beaufschlagbar sind, und bei dem ein Lamellenträger (4) mit nichtdrehbaren oder drehbaren Getriebeteilen verbunden sowie der andere Lamellenträger (7) über eine Synchronisationsvorrichtung (2) mit drehbaren Getriebeteilen (3) verbindbar ist.

15

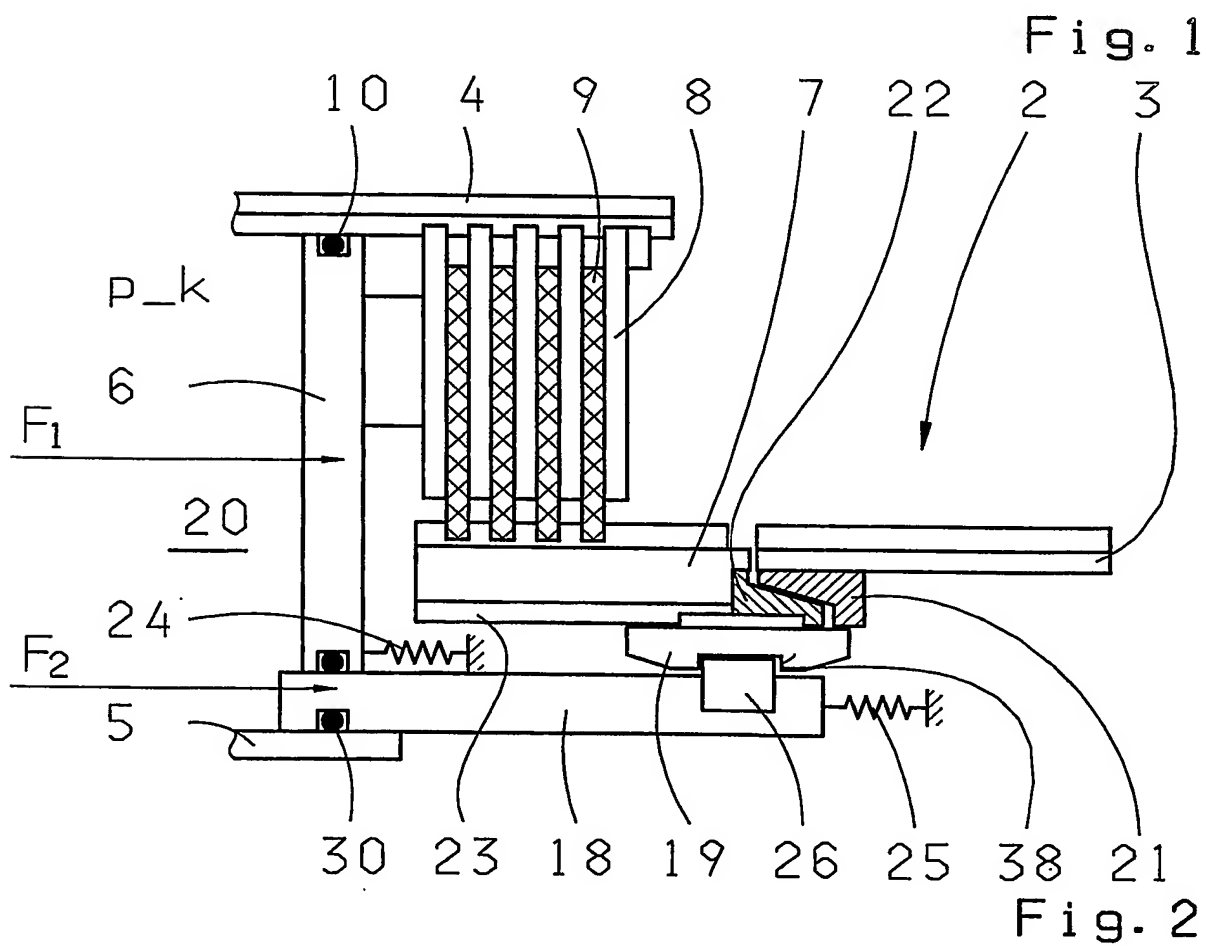
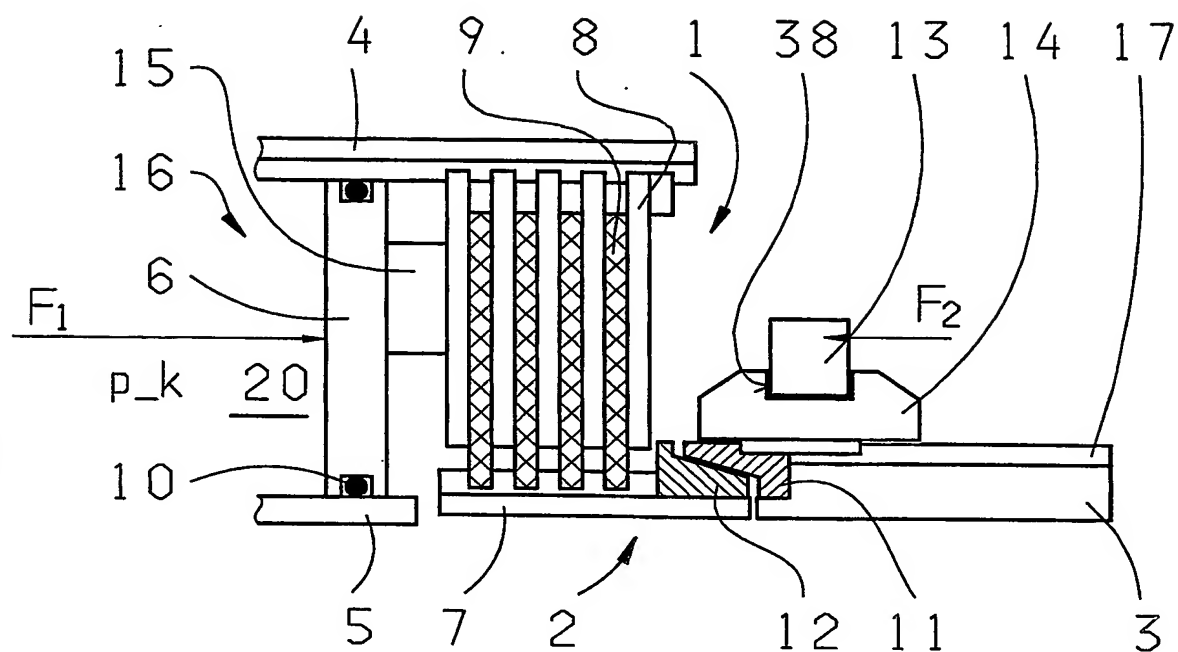
20

Zur Reduzierung der mit einem solchen Getriebe erreichbaren Schaltzeit bei der Durchführung eines Übersetzungsänderungsvorgangs ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass die Synchronisationsvorrichtung (2) mittels eines eigenen, zweiten Aktuators (13, 18, 27, 33) betätigbar ist.

25

Fig. 1

1/5



2/5

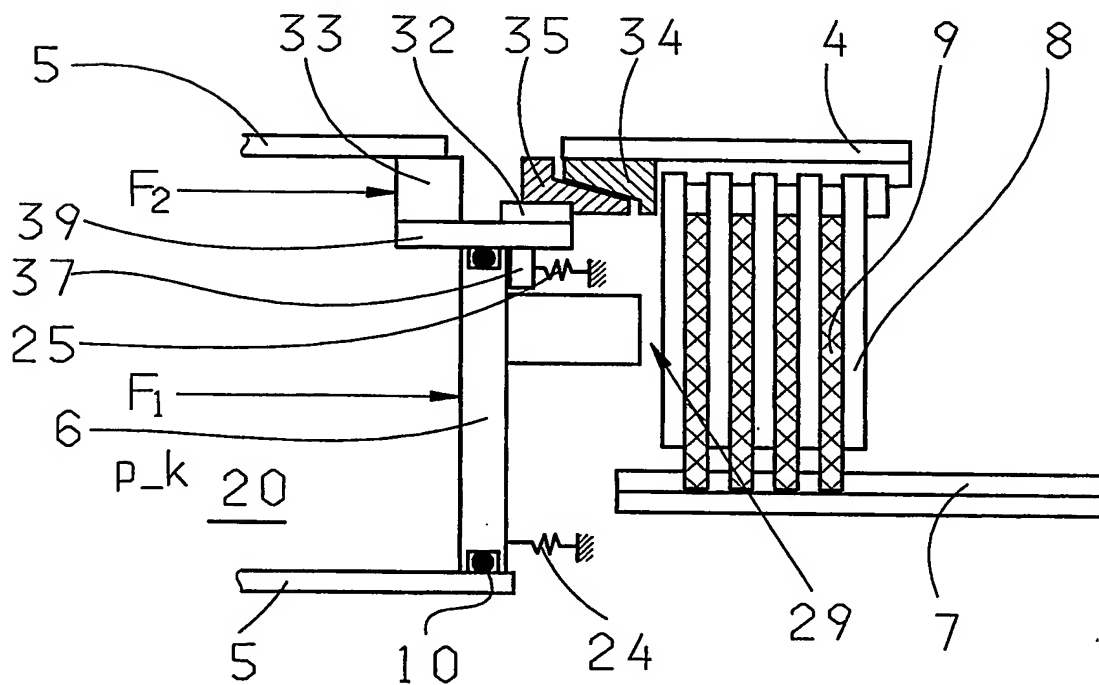
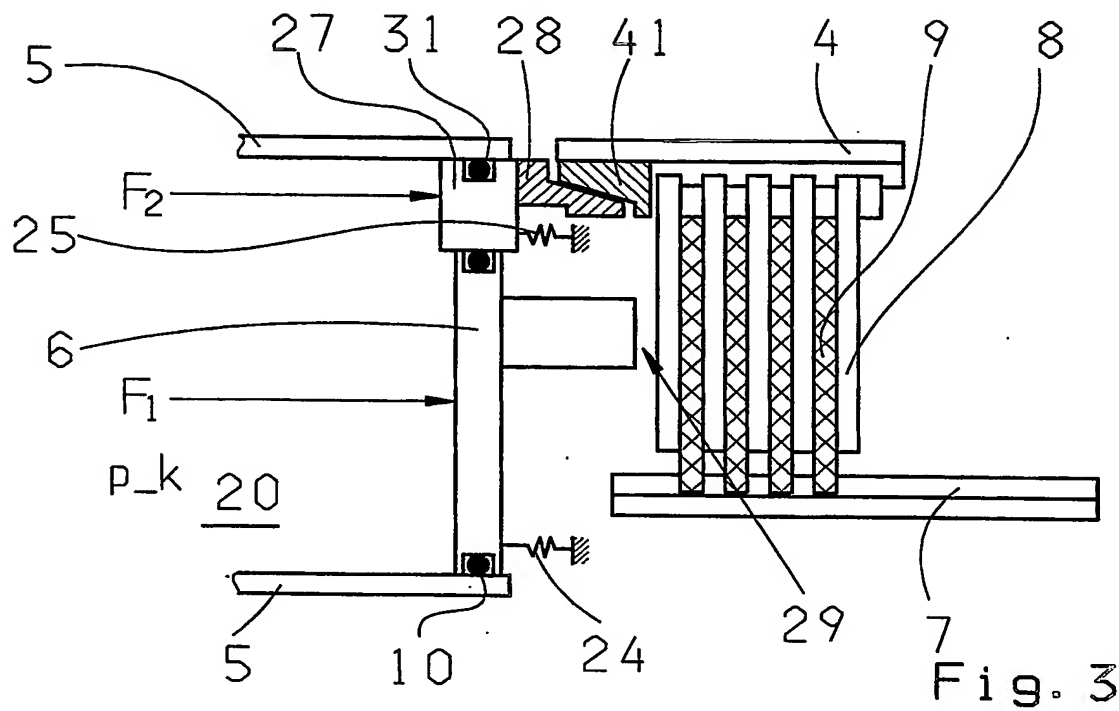
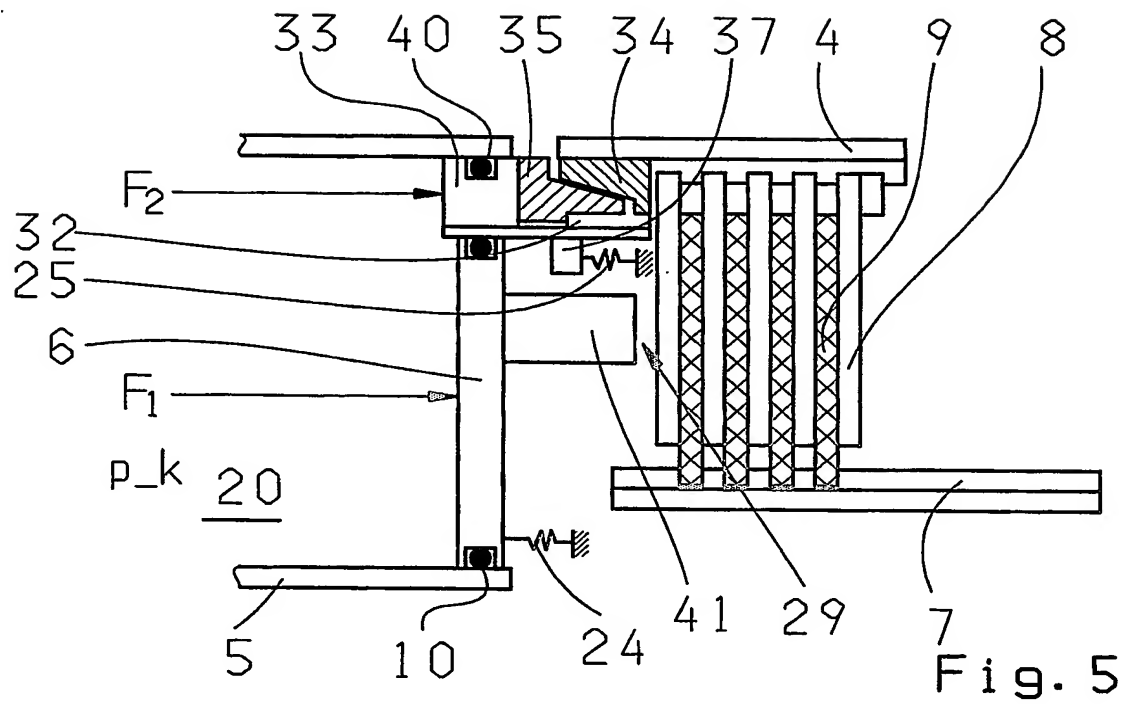


Fig. 4

3/5



4/5

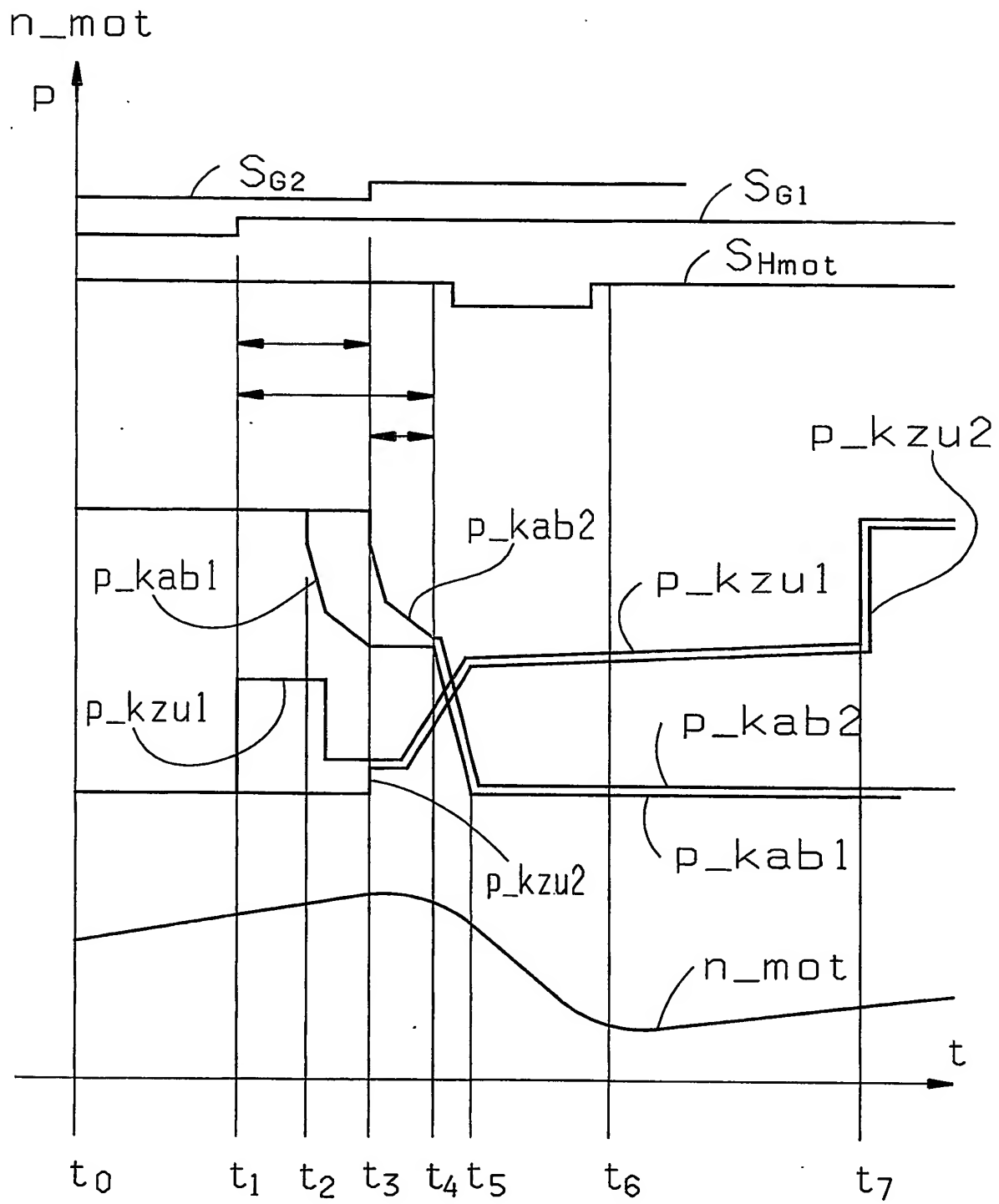


Fig. 6

5/5

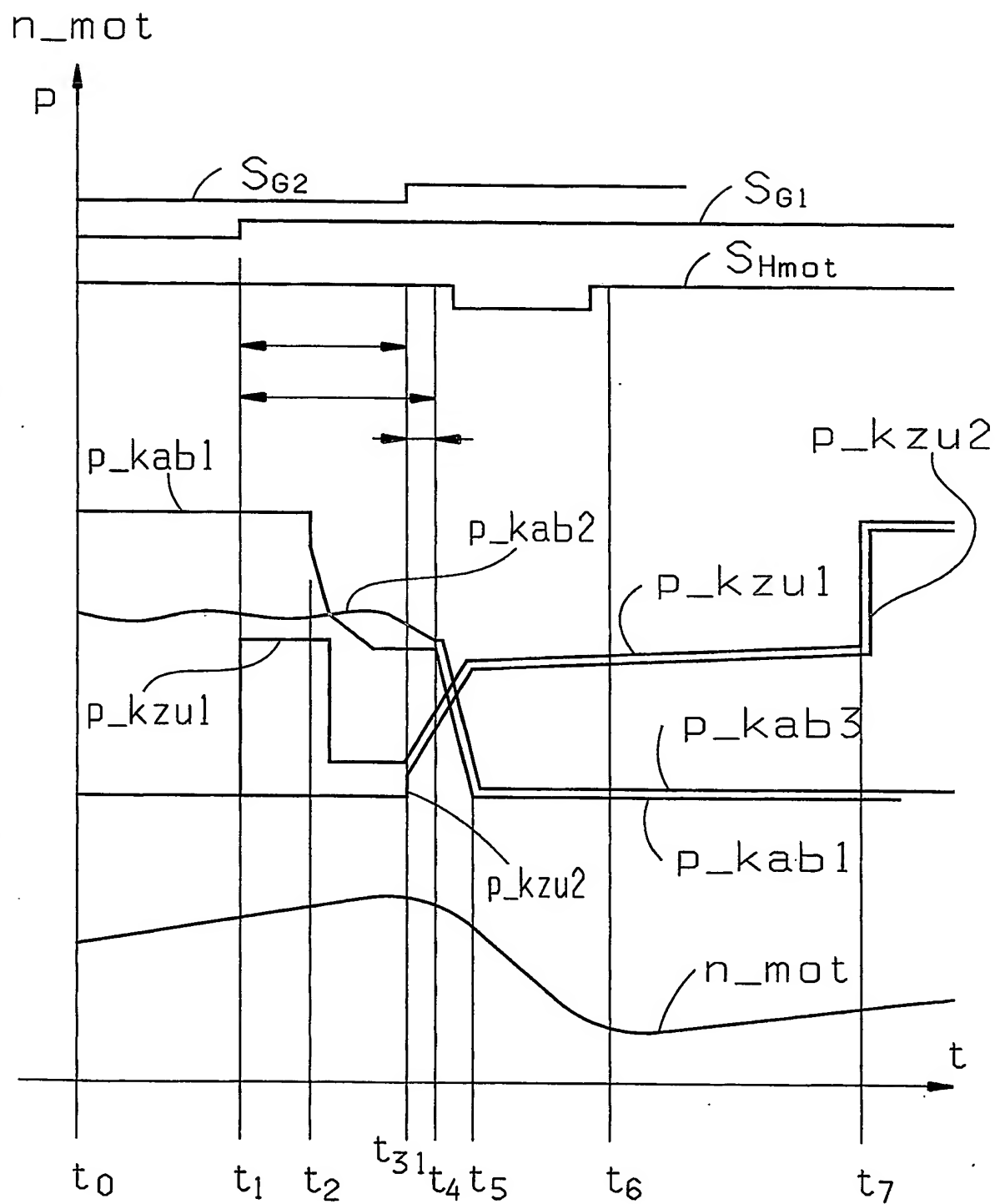


Fig. 7